Per la Navigazione interna

specialmente nella Valle del Po

memorie, appunti, documenti

a complemento d'anteriori pubblicazioni

Milano, 24 Settembre 1905

Luigi Sormani Moretti

SENATORE DEL REGNO

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b
883

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Da quando, negli ultimi tempi, fu additata agli italiani e riconosciuta da molti, l'importanza economica commerciale della navigazione interna fluviale e lacuale, vennero alla luce non poche pubblicazioni in libri, opuscoli, articoli di periodici o di giornali.

Ma, inspirate da mire singolari o da parziali punti di vista, scritte senza studio accurato di precedenti e prive di assodate nozioni tecniche, tali pubblicazioni riuscirono inesatte, incomplete, deficienti, dannose quindi a formare un sicuro criterio sopra lo stato vero della questione.

Nel volume « *La Provincia di Venezia,* » monografia statistica, economica, amministrativa, da me raccolta, coordinata e, nel 1880-81, stampata coi tipi Antonelli, in edizione da parecchi anni esaurita, — a pagine: 141 - 158, capitolo « *Idrografia* »; 318 - 332 capitolo « *Commercio* e *Navigazione* »; 535 e 536, capitolo « *Capitaneria di Porto* » — ebbi cura di segnalare e descrivere la rete tramandataci dalla antica gloriosa Repubblica Veneta, di canali marittimi e lagunari, di fiumi e di canali di aqua dolce che, dal friuli e dalla trevigiana, conduce all'amplissimo porto-laguna di Venezia ed allacciata col vicentino, col

padovano, col veronese, col polesine, protendesi per Cavanella al Po e sopra il massimo fiume toccata, per la destra sponda l' Emilia da Pontelagoscuro presso Ferrara a Piacenza, per la sinistra, Polesella, Sermide, Ostiglia, Mantova col Mincio per al lago di Garda, Borgoforte, Casalmaggiore, Cremona, Pavia, diramandosi ivi a Milano ed al lago Maggiore, risale in linea retta a Valenza, a Casale del Monferrato, a Chivasso, a Moncalieri per fino a Torino.

Indicato pure in quel volume, con prospetti ad estremi attinti diligentemente da fonti ufficiali, il non piccolo numero di barche a remi od a vela percorrenti in quell' epoca ancora le suaccennate venete vie aquee trasportandovi per ogni lato una considerevole quantità di tonnellate di merci e derrate, alle quali sommare dovevansene altre caricate dai barconi in ascesa od in discesa lungo il Po, io animava, pertanto, fino da allora, a ricorrere coi mezzi moderni mossi dal vapore, — siccome, del resto, avevasi cominciato dal 1842 al 1859 e tralasciato poi solo in causa delle ragioni politiche del Veneto separato dal rimanente del Regno, — per profittare di quella estesa, mirabile rete di comunicazioni, malamente dimenticata, mentre conveniva, invece, utilizzarla, migliorarla, perfezionarla, non mai trascurarla come facevasi financo al punto di pregiudicarla.

Molte vicende susseguironsi di poi, in ordine a questa navigazione interna:

dalla scientificamente classica opera, apparsa nel 1886, dell' onorevole deputato al Parlamento, generale del Genio Militare Emilio Mattei;

alle proposte di speculatori, avanzate dal 1887 al 1889 coll' appoggio di capitali inglesi, e ad altri minori tentativi individuali;

al formarsi, nel 1894, in Venezia d' un Comitato promotore, sotto la presidenza di Paulo Fambri, per la costituzione d' una Società anonima di Navigazione fluviale;

agli studi fatti ed ai consigli raccolti da tale Comitato e concretati in un elaborato, esauriente, magistrale progetto-pro-

gramma, corredato di piani, carte, disegni, calcoli e minuta relazione dell' ingegnere sassone Antonio Göebel, a cui Paulo Fambri aveva ricorso, fatto appello e dato incarico poi che ad esso Göebel dovevasi la prosperità della linea di navigazione sull' Elba;

a ripetute escursioni del Comitato medesimo, di cui, morto Paulo Fambri nel 1897, chi scrive oggi qua, in seguito a lusinghiere insistenze e malgrado altre diverse occupazioni ed uffici aveva, nel frattempo, assunta la presidenza. Simili escursioni, parecchie compiute sui vaporetti della Brigata lagunare del 4° reggimento del Genio militare, messi cortesemente dal Ministero della Guerra a disposizione del Comitato stesso, valsero: tanto a verificare talune misure idrometriche e condizioni di fatto, insieme anche all' olandese sig. Pietro Smit juniore, chiamato a consulto per la pratica sua esperienza siccome costruttore nei suoi propri cantieri di Rotterdam ed armatore d' una flottiglia di rimorchiatori con cui esercita prosperosamente linee di navigazione sulla Mosa e sul Reno; quanto a palesi esperimenti, diretti a mettere in pubblica mostra e propalare dovunque il suindicato lavoro e progetto Göebel, percorrendo così da Venezia la laguna insino a Chioggia, poi i canali lombardo e di valle, l' Adige, i canali di Loreo e Bianco spingendovisi ad Adria e dirigendosi di ritorno al sostegno di Cavanella per passare in Po e risalire questo toccando Bottrighe, Crespino, Polesella, Pontelagoscuro, Sermide, Revere ed Ostiglia, Borgoforte, il ponte al Baccanello per Guastalla, Viadana, Polesine parmense, Casalmaggiore, Cremona, Piacenza, la foce del Ticino, Pavia, donde, sopra natanti minori, pel Ticino a Sesto Calende sul lago Maggiore e sui navigli lombardi a Vizzola presso Tornavento persino a Milano;

a sollecitazioni insistenti presso il Ministero dei Lavori Pubblici: 1. perchè ordinasse ai dipendenti suoi uffici, indagini particolari sulle sei bocche attive del Po, non impossibili, ma certo difficili a superarsi per la variabilità degli scanni sabbiosi, la violenza delle correnti ed i frequenti vortici pericolosi, diffi-

coltà dal Lloyd austriaco attenuate però alla foce del Canal Bianco, detta Po di Levante, mediante due dighe lunghe 800 metri ciascuna, formate da palafitte di larice in più ordini che, con opportuni traversi, tengono imbrigliati dei sassi disposti a scogliera e le quali, malgrado l'abbandono d'oltre un trentennio, lasciano un canale, misurato da 50 in 50 metri, nel 1871, profondo metri 3.40, ed oggi ancora circa 3 metri; 2. perchè si risolvesse a nominare apposita Commissione per formulare quel Regolamento circa la navigazione fluviale che il r. Governo avrebbe dovuto stabilire e promulgare da 40 anni addietro, in virtù della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche ed in ossequio specialmente agli articoli 140 e seguenti, riprodotti negli articoli 68 e seguenti, del capitolo III. della medesima legge riordinata, Commissione la quale, di fatto, venne nominata con decreto 22 marzo 1900 da S. E. il ministro Lacava, chiamando a presiederla l'onorevole deputato ing. comm. Leone Romanin Jacur;

al costituirsi nel medesimo 1900, in Venezia stessa, principalmente fra i membri del suddetto Comitato promotore che vollero cominciare subito l'impresa per allargarla poco a poco, d'una Società anonima di Navigazione fluviale, tuttodì esistente ed esercente con, intanto, un milione di lire di capitale interamente versato;

ed alla pubblicazione della Relazione 17 aprile 1903 della anzidetta Commissione ministeriale che s'ebbe allargato d'assai il proprio mandato, ed al divulgarsi di tale Relazione per opera dell'onorevole suo presidente.

In una monografia simile alla sopracitata di Venezia, ma più voluminosa, intitolata « *La Provincia di Verona* » da me pure raccolta e coordinata, giunta in luce lo scorso anno 1904, editore Leo S. Olschki da Firenze coi tipi veronesi di G. Franchini, io ho, con scrupolosa esattezza, riassunto i suelencati cenni disponendoli in evidenza cronologica, dopo un sunto storico dai tempi più remoti, sino a completare per alcuni particolari la stessa testè ricordata Relazione della Commissione ministe-

riale, estendendomi, avvisatamente, da Verona e dall' Adige a dire della Navigazione interna per l' intera valle del Po.

Ritengo or dunque conveniente, anzi in parte doveroso per me almeno, offrire a disposizione dei riuniti oggi in Milano pel X° Congresso Internazionale di Navigazione Interna, i quali si interessano nella speciale suindicata questione, alcune copie in istralcio dalla detta Monografia Veronese, dei capitoli « *Idrografia* » nella parte I. e « *Navigazione fluviale e lacuale* » nella parte III, insieme che alle corrispondenti pagine 637 a 646 delle « *Aggiunte, Correzioni e Note* » poste, in fine dell'opera, per completare gli antecedenti capitoli, dettati e stampati vari anni prima, aggiornandoli agli inizi dell' anno 1904.

Mi sembra trovinsi ivi utili elementi da avere comodi alla mano per memoria e per norma del regio Governo e dei succedentisi Ministri dei Lavori Pubblici, giovevoli, in pari tempo quali appunti e richiami: tanto a quel Consorzio per assicurare la Navigazione interna nella valle del Po che, risiedente col suo Comitato Esecutivo presso la Camera di Commercio di Milano, fu costituito, nel 1903, da Amministrazioni collegatesi Provinciali, Municipali e Commerciali nell'alta Italia, dove ha pure diramazioni di singoli Comitati locali, — quanto alla nuova Commissione, istituita da decreto ministeriale 14 ottobre 1903, coll' incarico d' avvisare ai provvedimenti adatti per promuovere la navigazione interna in tutto il regno e quindi anche sulla Nera e l' alto Tevere e da Roma al mare, e sull' Arno, sul Volturno, sul Garigliano, sul Sarno, sul Pescara, e sopra i corsi d' aqua d' ogni parte d' Italia ed altresì pure per aprire canali di collegamento fra opposti mari, disponendo, quindi, studi tecnici dovunque è possibile, e formulando proposte conseguenti d' indole amministrativa e finanziaria.

A questi cenni d' accompagnamento e di presentazione aggiungo qua di seguito, copia di lettere scambiate col Ministero di Lavori Pubblici per chiedere studi circa le foci padane ed affidamenti avutine sino dal 1898, nonchè un più recente

carteggio corso tra S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici in Roma, il comm. Antonio Göebel a Dresda e me, pel quale si dà l'annuncio e vengono esposti particolari intorno ad un importantissimo, poderoso lavoro sulla sistemazione del Po, intrapreso spontaneamente ed offerto al regio Governo italiano dall' illustre Consigliere intimo comm. Antonio Göebel, autore della sistemazione dell' Elba resa navigabile e percorsa dai piroscafi d'una fiorente Società di Navigazione e già, fino al principio del corrente anno 1905, alla direzione suprema delle opere idrauliche in Sassonia, direzione unita colà a quel regio Ministero delle Finanze.

Valgano tali notizie e simile annuncio a mettere il pubblico in corrente di quanto venne ad oggi compiuto per la Navigazione fluviale nella valle padana ed a pienamente soddisfare al compito mio quale presidente che fui del surricordato ora cessato Comitato promotore, in uno che al conseguente mio debito d' ossequio e di grato animo verso il comm. Göebel, sentimenti questi ultimi due che saranno indubbiamente divisi da tutti gli italiani i quali vengano a sapere e possano conoscere l' importanza dello studio dell' illustre ingegnere sassone, amico valido e devoto d' Italia nostra.

Concludo riaffermando, dal canto mio, i voti più volte espressi che, cioè:

si emani un Regolamento di navigazione sui più recenti tipi o belga o tedesco, osservando e facendo rigorosamente osservare le leggi vigenti;

che, anche prima d' incontrare novelle, maggiori spese per fiumi e canali, s' impieghino le somme già stanziate in bilancio con avveduto senno, nè si contrasti, intanto, ma si agevoli l' opera dei bene volonterosi;

che si stabilisca, finalmente, un coordinato organico per le opere idrauliche della valle padana, e si adotti un piano pratico da seguire ed eseguire gradatamente con ponderata prudenza,

e che non s' indugi troppo più nell' iniziare azione efficace, poichè: *tempo è danaro.*

Milano, il 24 Settembre 1905

LUIGI SORMANI MORETTI
Senatore del Regno

A S. E. IL C.e Avv. PIETRO LACAVA

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Roma, il 23 Dicembre 1898

Eccellenza,

Eletto da un gruppo di veneziani, Presidente d' un Comitato promotore della navigazione a vapore sul Po da Venezia a Milano, — impresa che spero stia per avere, in breve, vita durevole e prosperosa, — ebbi ad occuparmi, negli ultimi tempi, di quel massimo fiume e comunicanti canali ed a percorrerli tutti, più volte, coi vaporetti del r. Genio Militare lasciati perciò gentilmente dal Ministero della Guerra a mia disposizione.

Ma, nel fare gli opportuni studi ed indagini, insieme con notabilità tecniche e scientifiche anche dell' estero, rimasi, quale italiano, mortificato nel non potere offrire gli estremi più sicuri che mi si richiedevano circa gli sbocchi del Po nell' Adriatico e la profondità di ciascuno d' essi ed intorno ai più recenti mutamenti delle parecchie foci padane.

A me pare che simili dati, non solo utile ma necessario al Governo del Re, si è d' averli e tenerli al corrente, sia per ragioni idrauliche e doganali e di navigazione, sia, eventualmente, altresì per motivi militari in ordine all' offesa ed alla difesa del territorio.

Ora l' ingegnere Perosini, Ispettore compartimentale pel Veneto, da me interpellato, ebbe a dirmi che, ricevendone l'ordine da V. E., egli sentirebbesi di compiere quel lavoro di scandaglio, rilievi e relativi disegni in breve tempo e che il costo delle spese effettive non potrebbe ascendere a più di quattro mila lire.

Per quelle bocche, prima del 1859, il Llyod austriaco entrava periodicamente con vapori provenienti da Trieste e risaliva con questi il Po insino a Pavia. Ancora sussistono alla bocca del così detto Po di Levante dei massi e legnami segnanti la traccia d' un abbastanza profondo canale pel quale con due

vaporetti del Genio Militare transitai io pure, rientrando in terraferma dopo esserne uscito pel porto di Chioggia.

Io segnalo ciò all' E. V. perchè, parmi, importante a molti titoli che il r. Governo conosca lo stato reale delle bocche di Po e confido che l' E. V. vorrà, dopo ciò far compiere quel rilievo dal r. Genio Civile del Veneto pel bene inteso interesse dello Stato.

Di ciò che, a voce, già accennai l' altro dì a V. E., confermato ora, d' intesa, per iscritto, ho fiducia d' avere buona assicurazione dalla sollecitudine e dal senno dell' E. V. e però, con anticipate grazie, mi raffermo di Lei, onorevole Ministro,

Devotissimo
LUIGI SORMANI MORETTI
Senatore del Regno

Il Ministro dei Lavori Pubblici
all' onorevole conte LUIGI SORMANI MORETTI
Senatore del Regno

Roma, 31 Dicembre 1898

Onor. Sig. Senatore,

Mi affretto a parteciparLe, in risposta alla sua del 23 corrente, che sono già chiesti allo Ispettore del Genio Civile pel III. Compartimento i necessari elementi perchè il Ministero possa formarsi un concetto esatto della estensione che dovrebbe assumere la ricerca di dati sicuri sugli sbocchi del Po nell' Adriatico, sulla loro profondità e sui recenti mutamenti nelle foci padane.

Appena si saranno avuti tali elementi con le necessarie informazioni sulla natura, sul tempo e sulla spesa degli studi e rilievi che all' occorrenza si dovessero compiere, il Ministero vedrà quali deliberazioni debba prendere, ed io non mancherò di darne a Lei notizia.

Con tutta stima mi è grato affermarmi

Cordiali auguri

Aff.mo
P. LACAVA

Il Ministro dei Lavori Pubblici
all' onorevole conte LUIGI SORMANI. MORETTI
SENATORE DEL REGNO

Roma, 26 Giugno 1899

Onorevole Sig. Senatore,

Come ebbi già a significarLe con altra mia, sono stati chiesti, all' Ispettore del Genio Civile pel III. Compartimento, elementi e notizie sugli sbocchi del Po in Adriatico e sullo stato attuale di navigazione di essi.

Le informazioni e le proposte di quell' Ispettore, sono state ora sottoposte al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dal parere del quale trarrò norma per decidere se e quali provvedimenti convenga adottare circa gli studi sulle foci padane delle quali Ella s' interessa, lietissimo se mi sarà dato di farle cosa gradita.

Con tutta stima mi creda

Obbl.mo
P. LACAVA

A S. E. IL C.e Avv. PIETRO LACAVA
MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Reggio nell'Emilia, li 17 Ottobre 1899

Eccellenza,

Con lettera particolare del 26 Giugno scorso, in conferma di precedente Sua e d' intelligenze verbali, l' E. V. m' assicurava d'avere chiesto all' Ispettore del Genio Civile pel III. Compartimento, elementi e notizie sugli sbocchi del Po in Adriatico e sullo stato attuale di navigazione di essi, e dette informazioni e proposte essere state sottoposte al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dal cui parere l' E. V. riservavasi trarre norma per decidere se e quali provvedimenti convenga adottare circa gli studi sulle foci padane.

Siccome la spesa ritenuta necessaria al Genio Civile del III. Compartimento per quelle indagini, limitavasi a tre o quattro mila lire, e siccome, d' altra parte, sembrami necessario nonchè conveniente, che il r. Governo, per ragioni tecniche, idrauliche, militari e doganali e di traffici, sappia se, come e donde possano escire od entrare nel Regno e rimontare il Po molto addentro in terraferma, fra mezzo alle provincie venete, lombarde ed emiliane insino alle piemontesi, i galleggianti di vario pescaggio e di trazione anche meccanica, così non dubitai del procedere delle indagini a cui m' interesso altresì quale Presidente d' un Comitato veneziano promotore della Navigazione interna, lagunare e fluviale tra Venezia e Milano, e stetti tranquillo, fiducioso, ad attenderne le risultanze.

Ma, — siccome ebbi l'onore di farne cenno verbale all'E. V. incontrandoLa a Torino, — da notizie avute mi risulterebbe che a quelle indagini e studi non siasi proceduto. Ora, da persone cui interessano positive e recenti notizie in proposito per iniziare importanti comunicazioni e grossi traffici, mi si chiedono le suindicate informazioni, quali risultano negli uffici governativi,

in complemento o rettifica delle pubblicazioni ministeriali edite già in occasione delle pubbliche mostre internazionali o nazionali.

E, davvero, poi che tra le persone le quali chiedono tali dati precisi ve n' hanno di ragguardevoli anche forestiere, — mi sa amaro il confessare che di securi, positivi e recenti, quali devono essere per l' instabilità del fondo sabbioso degli scanni prodotti dal moto radente della corrente marina lungo le attuali sei foci attive di quel massimo fiume italiano, non se ne hanno in alcun Ministero, nè alla Marina, nè alla Guerra, nè alla Finanza, nè ai Lavori Pubblici.

Per il Po di Levante, che oggi è la foce di Canal-Bianco e Tartaro e donde il Lloyd Austriaco fino al 1860 usciva ed entrava con vapori, entrai io stesso, l' anno scorso, con due non piccoli vaporetti del r. Genio Militare, sui quali da Venezia recatomi a Chioggia e sortendo da questo porto, rientrai appunto pel così detto Po di Levante risalendo di là, per Cavanella di Po, il Po stesso fino a Pavia. Ma, certo, per altra delle attuali vere sei bocche del Po in Adriatico e specialmente per la più copiosa d' aque la bocca detta della Pila, si deve poter entrare con navi di più grosso pescaggio, anche senza tener conto dei momenti di piena o dei periodi di alta marea. Nè, meno importante al regio Governo per molti titoli, può essere, il conoscere precisamente la profondità delle altre bocche padane: di Maistra, cioè, di Canarino, di Tolle, di Gnocca e di Goro, — a lasciare da parte, se vuolsi quelle corrispondenti, dal lato opposto, di meriggio, al suricordato Po di Levante, similmente ora non più dirette ed attive foci di Po, benchè dette tuttora: del Po di Volano e del Po di Primaro.

Io sarei obbligatissimo all' E. V. e come cittadino e come Preside del suddetto Comitato, se volesse richiamare quei precedenti e fermare, nell' interesse stesso dello Stato, la propria attenzione sull' argomento dello attuale fondo degli sbocchi del re dei fiumi italiani nell' Adriatico, e quale solerte, intelligente Ministro dei Lavori Pubblici, disporre, in modo che, constatate le presenti condizioni d' accesso ed egresso in mare per quelle

foci, dei navigli d' ogni anche minimo pescaggio, siano poi periodicamente tenute a giorno, per ogni miglior fine, quelle profondità.

Credetti per iscritto formulare meglio le domande ed i concetti miei, in attesa di abboccarmi al proposito coll' E. V., e mi pregio, intanto, riaffermarLe i sensi della mia più distinta considerazione colla quale Le mi dichiaro

Dell' E. V.

Devot.

LUIGI SORMANI MORETTI

Il Ministro dei Lavori Pubblici

all' onorevole Conte LUIGI SORMANI MORETTI

Senatore del Regno

Roma, li 22 ottobre 1899

Onorevole Sig. Senatore,

M' affretto a riscontrare la Sua lettera del 17 corrente, assicurandola che il Ministero, su conforme parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha deciso di far procedere ai rilievi occorrenti per l' identificazione, a mezzo di piano quotato, delle tre bocche di Po « Pila, Tolle e Gnocca, » per l' accertamento dei fondali sulla linea di maggior fondo e della praticabilità delle altre foci.

È stata anzi compilata apposita perizia ed è in corso il decreto che impegna la relativa spesa.

Debbo però soggiungerle che l' Ingegnere Capo del Genio Civile di Rovigo e l' Ispettore del III. Compartimento hanno concordemente riferito che la stagione opportuna per eseguire i rilievi in parola è quella dopo il periodo delle piene autunnali, e, più precisamente, verso la fine dell' inverno ed il principio della primavera.

Ella può, ad ogni modo, tener per certo che il Ministero si darà premura di compiere quanto occorre sull' importante argomento, cui ella s' interessa.

Con tutta stima, mi creda

Aff.mo

P. LACAVA

Questi rilievi sulle bocche del Po, eseguiti durante i primi mesi del 1900, trovansi esposti, corredati da due tavole illustrative III. e IV., sotto la data di Rovigo 12 novembre 1902, nello allegato I. a pagine 111, 112, 113 e 114 degli Atti della Commissione Ministeriale 1900-1903 dove se ne parla a pagine 31 e seguenti nella parziale Relazione IV. (il Po dal Ticino al mare) ed a pagina 259 e dalla 293 alla 301, nonchè poi a pagina 325 della Relazione generale (del presidente Romanin-Jacur).

Non forse pienamente esaurienti, ma tali da richiamare sempre la attenzione del regio Governo per ragioni doganali e per eventualità belliche, quei rilievi valgono certo, nell' attuale stato di cose, ad escludere la possibilità, da taluno vagheggiata, d' istituire ora per quelle foci un regolare servizio di navigazione con grosse barche e rimorchiatori.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
all' onorevole Conte LUIGI SORMANI MORETTI
SENATORE DEL REGNO

Roma, li 7 Giugno 1904

Onor. Sig. Senatore,

Ho desiderato di accompagnarLe io stesso l' unita lettera dell' onorevole deputato ing. Leone Romanin-Jacur, che, dalla Commissione per lo studio della navigazione interna, è stato eletto Presidente del Comitato Tecnico Esecutivo.

Avendo, infatti, appreso quanto Ella afferma nella importante Monografia sulla provincia di Verona, testè venuta in luce, per tanto merito di Lei, convengo nel pensiero del predetto Presidente, che sarà molto utile, pei lavori da compiersi dalla Commissione, di potere prendere conoscenza dello studio commesso al chiaro prof. Göebel dal benemerito Comitato da Lei presieduto.

Gradisca, onor. sig. Senatore, i miei distinti ossequi.

Devot.
F. TEDESCO

Ministero dei Lavori Pubblici

COMMISSIONE
per la navigazione interna

COMITATO TECNICO ESECUTIVO

N. 3

OGGETTO

Richiesta di progetto sulla navigazione del Po

Roma, 7 Giugno 1904

All' Ill.mo Sig.
Conte LUIGI SORMANI MORETTI
SENATORE DEL REGNO
Presidente del Comitato Veneziano per lo sviluppo della Navigazione Fluviale.

Dalla cospicua pubblicazione, a cui la S. V. Ill.ª ha il merito di aver dedicato tante sapienti ed illuminate cure e che illustra, in modo certamente imperituro, tutti gli interessi della provincia di Verona, pubblicazione testè venuta in luce, si è resa di dominio pubblico la notizia che il benemerito Comitato da Lei così degnamente presieduto, possiede uno studio sulla navigabilità del Po compilato dall' illustre ingegnere commendatore Antonio

Göebel, studio, che la S. V. Ill.ª con quella competenza che Le è propria, giudica importantissimo e segnala come fondamento e base delle future ricerche per meglio rendere navigabile il principe dei fiumi d' Italia.

La Commissione istituita col Ministeriale decreto delli 14 Ottobre 1903, vorrebbe fare grande tesoro dei suggerimenti di un uomo che, come la S. V. Ill.ª, omai da molti anni dedica tanta parte della geniale, disinteressata ed alacre attività alla risoluzione del problema della Navigazione Interna, da noi pur troppo trascurata.

Per incarico, pertanto, della prefata Commissione io mi permetto rivolgere per mezzo della S. V. Ill.ª una viva preghiera al Comitato Veneziano di voler comunicarmi per esame detto studio dell' ingegnere Göebel.

È superfluo che io aggiunga che, appena fattone il diligente esame, il lavoro del sig. ingegnere Göebel sarà senza altro restituito al Comitato, al quale, per intanto, certo del favore, io anticipo le più sentite azioni di grazia a nome mio e della Comnissione ministeriale.

Mi è gradita l' opportunità per rassegnare alla S. V. Ill.ª i sensi del maggiore mio ossequio.

Il Presidente
Ing. L. ROMANIN-JACUR

A S. E. IL C.e Avv. FRANCESCO TEDESCO
MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
ROMA

Treviso, il 15 Giugno 1904

Eccellenza,

Mi sento molto onorato dalla lettera con cui Ella volle accompagnarmi altra dell' onorevole Romanin-Jacur e dalle parole cortesi a proposito della Monografia da me pubblicata

testè sulla provincia di Verona, nonchè circa l' opera mia per promuovere in Italia la navigazione interna.

Per rispondere alla richiesta dell'onorevole Romanin-Jacur devo, anzitutto, chiarire due punti tra loro bene distinti.

L'ingegnere comm. Antonio Göebel, che regge oggi a Dresda un ufficio corrispondente a quello di Ministro pei Lavori Pubblici, ha lasciato qui al Comitato presieduto pria da Paulo Fambri poi da me, un prezioso e voluminoso lavoro, corredato, da tavole, disegni, calcoli, etc., così da riempire diverse casse, e questo lavoro, diretto specialmente a dare il di lui avviso e provare come si possa fino da ora navigare con rimorchiatori il Po da Venezia a Milano per trasportare merci, portai io stesso in giro per varie città dall'alta Italia negli anni 1897-98, promovendo quella Società che, da tre anni ormai, prese di fatto a navigare, versando il capitale d' un milione di lire nell' attesa di raccoglierne altre necessarie a bene svolgere la sua impresa, data prova, quale diede, che si può navigare e che v' hanno merci da trasportare sia nell' ascesa sia nella discesa in copia tale da trarne sicuro buon profitto.

Credo che l' onorevole Romanin-Jacur abbia potuto avere visione di quel notevole lavoro che, depositato presso il R. Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti in Venezia, l' ingegnere cav. Alessandro Moschini ebbe sempre a sua disposizione e che il Comitato, da me presieduto, non ricusò mai fosse mostrato specialmente alla Commissione da esso Comitato promossa e provocata nel precipuo intento d' avere un desiderato, indispensabile Regolamento sulla navigazione fluviale in Italia e quindi, in primo luogo, per il re dei fiumi italiani.

Ma, come appare dalla lettera di cui qua accludo copia, dello stesso ing. Göebel, a me diretta da Dresda, egli spontaneamente e di conto suo, ma pel Comitato nostro e per l' Italia, intraprese e compì gli studi sull' intera regolarizzazione del Po e dei canali conducentivi. Anche per relazione verbale di terze persone tale prezioso lavoro so che trovasi compiuto. Nè io ebbi, finora, a richiederglielo, insistendo perchè me lo inviasse, per

varie ragioni di riguardo e di delicatezza. Oggi, però, non esitai più dopo le lettere di V. E. e dell'onorevole Romanin-Jacur, e già mi sono affrettato scrivergli per domandarglielo, dichiarandomi pronto a recarmi direttamente da esso lui a Dresda, mentre poi, nel frattempo, segnalo all' E. V. ed all'onorevole Romanin-Jacur l' importanza della lettera Göebel qua acclusa in copia.

Aggiungerò a notizia di V. E. altro ricordo, che giova tenere presente ad ogni miglior fine.

Fra i passi da me fatti per istudiare tutti i lati dei problemi relativi alla navigazione del Po vi fu quello di provocare e negoziare speciali odierni studi sulle bocche padane, ed il Ministro incaricava di ciò, a spesa concordata, l' ingegnere capo del Genio Civile di Venezia ispettore cav. G. Perosini. Mi fu promessa copia, ma, per verità, non ebbi nessuna visione di quella relazione. — So, tuttavia, che da alcune di quelle foci s' entra e s' esce anche con piroscafi perchè io stesso entrai così ed il Lloyd Austriaco entrava in Po con navi provenienti da Trieste. E, quindi, metteva io il regio Governo in sull'avviso di che, in casi di guerra, poteansi trovare giunte fino a Piacenza cannoniere inattese od altri natanti. Ora, — poi che taluno propugna una navigazione diretta da Trieste, da Fiume o da Venezia per quelle foci, altri pone innanzi l' idea d' un litoraneo andirivieni dalle provincie meridionali di velieri i quali possano poi salire rimorchiati il Po, — conviene che, fra gli interessi in gioco e le più o meno fondate e male o bene calcolate proposte ed aspirazioni od illusioni, le une non pregiudichino le altre, nè siano dimenticati quei canali interni creati dai nostri vecchi con ponderato senno e non breve esperienza, nè questi tenuti, come sinora, *ad pompam* e figurativamente, venendo, in realtà, inibito percorrerli per non isgretolarne le sponde, mentre poi ricostruisconsi conche, porte o sostegni, sulle misure delle antiche navi a remi o ad attiraglio, non delle moderne, siano trasporti in ferro, siano rimorchiatori a vapore, occorrendo, invece, d' altra parte, che si utilizzino pel meglio le spese prefisse già a mantenere quanto esiste.

La legge del 1865 deve, pertanto, essere completata da regolamenti i quali, precisando, provvedano a che ponti di barche e molini natanti non pregiudichino il servizio del trasporto merci ed a che il gittare sul fiume novelli ponti troppo bassi non vieti di navigare durante piene, quando appunto, colle barche a vapore, si può recare aiuto e vantaggi alla difesa dalle aque irruenti ed a soccorso delle popolazioni.

Gli interessi in lotta fra loro sono varii, taluni ipotetici, altri assolutamente individuali, molti fallaci. Il Governo deve soprastare a tutti e badare allo interesse generale, rammentando e dando esecuzione a quel decreto del triumvirato romano con Mazzini alla testa, pel quale, addì 12 aprile 1849, proclamavasi da Roma, il Po fiume nazionale. Verranno poi i minori corsi d' aqua che si riconoscessero possibili, non dico per Firenze e per Roma, ma nelle altre provincie del mezzodì. Il Po trovasi in condizioni eccezionali, è meglio navigabile del Reno e dell' Elba, al dire dell' istesso Göebel, fu ed è malamente trascurato, nè si pone p. es. mente ad una Società che, da tre anni, sborsò un milione di lire per porre in evidenza pratica la possibilità di navigarlo da Venezia a Milano con buon utile ed incontra niun ajuto anzi ostilità, difficoltà od apatia dell' istesso regio Governo.

In quella Società non mi ricusai di porre qualche denaro che m' avea disponibile, perchè, presidente del Comitato promotore, predicare dovea coll' esempio. Ma l' interesse mio personale è minimo, nè su di questo faccio gran conto, chè, anzi, dalla Presidenza mi ritirai quando da speculativa la Società faceasi finanziaria ed io trovavami in posizione d' Ufficiale del governo. Però, nell' interesse comune parlo ed avverto che il Demanio fu il solo a riscuotere annuale frutto da quel milione versato, gli azionisti rimanendo senza interessi, pronti ad aumentare il capitale sociale qualora s' abbiano dal Governo e regolamento e tutela nei limiti della legge *lata*, non d' una legge *ferenda* che dilazionasi da anni ed anni, sotto mille pretesti, perfino di rifare studi più e più volte fatti e tirati per le lunghe.

Quindi è ch' io, per me, non tanto mi compiaccio delle somme previste da preventivare, sin d'ora, in blocco a dare pieno impulso all' impresa, poi che queste somme, pel momento superflue, valgono, a fare nascere ingordigie da un lato, opposizioni e spavento dall'altro lato. Così, per le opere di scali, di porti ed approdi, di grue ed altre eventuali agevolezze d' imbarco e sbarco merci, ideato m' avea di lasciare le singole località provvedere ciascuna nell' interesse proprio, anzichè fare la pappa ad ognuna, a spese della cassa nazionale, cui spetta mantenere e migliorare ogni dì più, nell'ordine generale, le vie aquee siccome le altre terrestri.

Io prego l' E. V. e spero che la Commissione o Commissioni nuovamente istituite, vengano all' atto pratico di suggerire al Ministero quanto occorre ad agevolare l' impresa iniziata sicchè, senza indebite difficoltà, questa possa proseguire. Il Governo adempiendo, senz' altro così, l' attuale suo dovere e bene impiegando i fondi stanziati in bilancio, potrà poi mano mano perfezionare e migliorare la grande rete delle vie aquee padane ed aprirne, dove occorrano, di nuove. Questo è pure l'autorevole avviso di Göebel ed è perciò che ricopiai la di lui lettera interessante e sempre vera e viva, benchè di data non recentissima.

Non appena m' abbia quel piano Göebeliano di sistemazione dell' intero Po e collegatigli canali, lo trasmetterò o porterò a codesto Ministero. Ma, col comm. ing. Göebel, avverto come egli, uomo superiore, ammette sin d' ora tutte le migliorie e perfezionamenti degli ingegneri locali, e come non devonsi dimenticare, ma bensì stare a giorno, dei piani e progetti europei, di cui a pagine 483 e 639 (parte III.) della mia Monografia sulla provincia di Verona è fatto cenno.

Scusi l' E. V. se mi sono lasciato andare nel riscontro più a lungo di quanto avrei dovuto; ma, di patria amor mi mosse che mi fa parlare, e gradisca, onorevole Ministro, la espressione della mia più alta considerazione ed osservanza.

Dell' E. V.

Devotissimo

LUIGI SORMANI MORETTI

Onor. Signor Conte
GR. UFF. LUIGI SORMANI MORETTI
SENATORE DEL REGNO
Presidente del Comitato Promotore per la costituzione di una Società Anonima per la Navigazione Fluviale a vapore
VENEZIA

Dresda, li 25 Settembre 1898

Compio il dovere di ringraziare la S. V. Illma, pregandoLa volersi rendere interprete dei miei sentimenti di gratitudine anche presso i colleghi tutti del Comitato, per l' alta onorificenza che il Governo di Sua Maestà il Re d' Italia ebbe la benevolenza di concedermi in seguito agli studi fatti per incarico di codesto onorevole Comitato.

In breve saranno ultimati gli studi per la regolarizzazione del Po e dei canali, adattandoli per una grande navigazione. Ad ottenere questo scopo tutti i paesi interessati devono concordemente cooperare presso il Governo affinchè siano applicati quei sistemi, che, per la pratica fatta, credo poter consigliare, salve le modificazioni che competenti ingegneri locali ritenessero di potervi introdurre.

Con una regolare spesa per un dato periodo d' anni si potrà ottenere dal Po una delle migliori vie d' aqua, che tornerà di straordinario beneficio non solo all' Italia ma all' Europa centrale nel tempo stesso.

Io penso che tutte le nazioni civili della vecchia Europa devono seriamente preoccuparsi della guerra commerciale economica che fanno gli Stati Uniti d' America, a combattere la quale una delle armi sarà quella dei trasporti a buon mercato, il che non si può assolutamente sperare di ottenere dalle ferrovie per le loro ingenti spese. Quindi, tutti concordi i Parlamenti dei vari Stati d' Europa devono, abbandonare le lotte politiche, dedicarsi profondamente al grave problema economico, a soluzione del quale bisogna migliorare e creare vie d' aqua dovunque sono possibili ed eseguibili.

Non dubito punto che il benemerito Comitato che la S. V. Illma sì degnamente presiede, appena attuato il servizio di merci fra Venezia e Milano, vorrà dedicarsi completamente per ottenere la seconda parte del problema, facendosi iniziatore di un movimento che gli frutterà la riconoscenza di tutta l' Europa, e che, indubbiamente, sarà compreso e seguito da tutti che amano il proprio paese e ne hanno a cuore il benessere economico e morale.

Rinnovando i più sentiti ringraziamenti e con l' assicurazione che sarò sempre pronto a fornire l'opera mia, con consigli, studi ed esperienza, alla migliore riuscita dell' iniziativa di codesto onorevole Comitato, mi è grata l' occasione di protestarmi con la massima considerazione

Dev.mo Obbl.mo
ING. ANTONIO GÖEBEL
oberbaùrat alla direzione delle opere idrauliche

Sehr Hochwohlgeboren
der Herr Oberbaùrat ANTON GÖEBEL
RITTER HÖHERS ORDENS
14 - Io Antonstrasse Neustadt DRESDEN
SACHSEN

Treviso, li 15 Giugno 1904

Mi richiamo al pregiato, prezioso di Lei foglio del 25 Settembre 1898, il quale rimase ognora presente alla mia mente colla speranza mi s' offrisse occasione di scrivere alla S. V. Illma o di ritrovarmi a parlare personalmente seco Lei.

Nel frattempo di questi cinque e più anni trascorsi:

1.° una Società per azioni si formò che, con un milione di lire versate, acquistati cinque diversi rimorchiatori della forza da 76 a 180 cavalli e prese prima a nolo poi costrutte apposite barche in legno ed in ferro, trasportò per aqua merci da Venezia a Milano e giunse a trasportarne in un anno presso a 100 mila

tonnellate. Fatto ciò nell' idea di dare inizio all' impresa e di provare ai dubbiosi la possibilità di navigare e la quantità di merci da trasportare, proponesi ora, come già preannunziava, di aumentare il capitale sociale per assicurare, estendere ed assodare quei trasporti sul fiume Po.

2.° Necessitando un Regolamento fluviale si provocò dal regio Governo la nomina d' una Commissione, la quale estese il proprio mandato, e, con ampio lavoro, volle esaminare a fondo la questione della navigazione interna in Italia, richiamando viva, in tutta la penisola, l'attenzione pubblica sull' importante argomento e dando motivo al regio Governo di nominare in proposito nuove apposite Commissioni.

Ora queste ultime Commissioni, poste in sull' avviso, da una mia recente pubblicazione, degli importanti studi dalla S. V. Illma compiuti sul massimo italo fiume, si rivolsero a me, insieme con S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, per avere più precise notizie del di Lei progetto sulla sistemazione del Po. Ed io, alla mia volta, riferendomi al sopraricordato di Lei foglio, interesso la squisita cortesia della S. V. a darmene notizia, offerendomi di venire, se occorre ed Ella crede, in persona costì a torre in consegna quel lavoro, averne chiarimenti e prendere seco Lei quelle intelligenze ch' Ella reputasse opportune o convenienti.

In attesa di un cenno di V. S. Illma, m' è cara l' occasione di rinnovarLe l' espressione della più alta mia considerazione e dichiararmi sempre

Dev.mo Obbl.mo Suo
LUIGI SORMANI MORETTI
Senatore del Regno
Prefetto di Treviso

Il Ministro dei Lavori Pubblici
all' Onor. Sig. Conte
GR. UFF. LUIGI SORMANI MORETTI
SENATORE DEL REGNO
PREFETTO DI TREVISO

Roma, li 22 Giugno 1904

Onor. Sig. Senatore,

La ringrazio della cortese lettera direttami, che, per le preziose notizie e proposte contenutevi per quanto concerne la navigazione interna, mi darò premura di comunicare all' onorevole deputato ingegnere Romanin Jacur, Presidente del Comitato Tecnico per gli studi in argomento.

La prego, onorevole Senatore, di continuare a dare il Suo valevole contributo di studi e di esperienza sull' importante questione della navigazione interna, e di gradire, intanto, l' attestato della mia più alta stima e considerazione.

Dev.mo
F. TEDESCO

(traduzione dal tedesco)

Dresda, il 20 Luglio 1904

All' Illustrissimo Signore
Il Conte LUIGI SORMANI MORETTI
Senatore del Regno e R. Prefetto
TREVISO

Voglia benevolmente perdonarmi se oggi soltanto rispondo alla cortese lettera da Lei direttami fino dallo scorso mese. Ma, nel frattempo, fui assente per un viaggio di svago dal quale ritorno appunto ora.

Sensibile per l' alto onore che la S. V. I. mi fa coll' invitarmi ad esporre le mie idee e gli studi da me fatti circa una regolarizzazione del Po diretta al fine di assicurare, con utile dell' intera Italia, una ognora più agevole e quindi attiva

navigazione a vapore su quel grande fiume, - alla più che lusinghiera richiesta devo rispondere osservando, anzitutto, come il lavoro da me intrapreso e i relativi studi vennero da me iniziati in antecedenza alla ripresa ultima della navigazione a vapore sul Po, e, pertanto, sopra dati che non potei controllare, nè quindi suffragare da positive verifiche, - e ciò tanto meno da che il mio tempo, le mie forze, la mia attività, già, fino dal 1898, vennero completamente assorbite nelle cure sui Lavori Pubblici cui mi trovai chiamato a sopraintendere presso questo Ministero, mentre, ora poi, mi sento entrato in quel periodo della vita in cui si ha bisogno di quiete sì che, anzi, penso di presentare le mie dimissioni e mettermi tranquillo in casa mia.

I miei studi, singolarmente quelli riguardanti calcoli sui profili normali a darsi per meglio regolarizzare il Po, rimasero imperfetti anche per ciò che non mi fu possibile avere le accertate quote d' altezza delle aque fluentivi dai vari torrenti, canali, etc., durante i diversi livelli d' aqua di magra, di piena e medii. Di guisa che fui costretto accontentarmi di semplici induzioni e però vaghe indicazioni. - Anzi, a tale proposito, intorno a simili progetti di regolamentazione, apparvero, di questi ultimi tempi, in giornali tecnici tedeschi, speciali e pregievoli pubblicazioni, le cui conclusioni differirebbero d' assai dalle mie. Sicchè, anche per ciò, io dovrei rivedere e probabilmente fare un completo rimaneggiamento di quei miei computi e studi.

Quando, pel prossimo inverno, io andrò a riposo ed abbandonerò il pubblico servizio, avrò il tempo necessario per intraprendere tali lavori che potrei completare per Pasqua ventura, ponendoli allora a disposizione di V. S. I.

Io mi sobbarcherò volentieri a simile lavoro di revisione e di rettifica, ma devo porre la condizione che non siagli data pubblicità, ma venga solamente comunicata alla Commissione ministeriale italiana di cui la S. V. I. mi parla. Chè, io debbo poi sempre ripetere come, sia per le insufficienti mie cognizioni locali, sia per la mancanza di taluni estremi e dati che è necessario d' avere positivi e sicuri, non posso essere in grado di

trattare e risolvere i grandi ed importanti problemi per una regolarizzazione del Po, così come possono farlo gli ingegneri italiani ben conosciuti nel mondo quali idraulici insigni.

Un precedente personale abboccamento tra V. S. I. e me, non parmi possa avere utilità pratica da che i miei lavori sono, pertanto, molto addietro; mentre la mancanza della piena conoscenza delle rispettive nostre lingue, formerebbe ostacolo e renderebbe, forse, perfino impossibile una intesa fra noi. Foss' io anche in grado di tradurre in italiano dei brani scritti, non potrei però esprimermi correntemente nella di lei bella lingua.

Voglia la S. V. I. essere tanto gentile da dirmi, in riscontro, se Ella accetta la suindicata mia proposta e se calcola sulla mia collaborazione poi che, qualora ciò non fosse, io non mi sottoporrei alla suaccennata laboriosa opera di revisione.

Colgo con premura l' occasione per porgere a V. S. I. l' assicurazione del mio ossequio e considerazione e per avere l' onore di dichiararmi

Della S. V. Ill.ma

Dev.mo
ANTONIO GÖEBEL
Consigliere superiore-Capo pei Lavori Pubblici
e per la Direzione Generale delle Aque
al Ministero delle Finanze in Dresda

TELEGRAMMA I.° (R. P.)

(traduzione dal tedesco)

Treviso, 29 Luglio 1904, 10 ant.

OBERBAURAT ANTON GÖEBEL
14 - I.° Antonstrasse, Neustadt
DRESDEN (SACHSEN)

Ricevuta sua lettera, ringraziola. Se ai primi del prossimo agosto venissi costà, la troverei? Prego risposta.

SORMANI MORETTI

TELEGRAMMA II.°

Al Conte SORMANI MORETTI
TREVISO

Dresda, 29 luglio 1904, 2,20 pom.

Sì, al regio Ministero delle Finanze.

GÖEBEL

(traduzione dal tedesco)

Dresda, li 30 luglio 1904

Illustrissimo Signore,

Accuso ricevuta del telegramma di jeri cui subito risposi « Sì ».

Le aggiungo oggi che la di Lei visita m' onorerà altamente e che ben volentieri risponderò alle domande che Ella vorrà rivolgermi in quanto mi sarà possibile. Debbo però ripeterLe che non sono capace di conversare in italiano.

Col 1.° agosto io riassumerò appunto le mie funzioni al Ministero, dove V. S. I. mi troverà ogni giorno dalle 10 antim. alle 2 pom., pel resto della giornata rimanendomi in casa.

Il Ministero delle Finanze è in Dresda (Neustadt) in piazza Carola, proprio sull' Elba. La casa mia privata, pure in Dresda (Neustadt) al numero 14, Antonstrasse.

Nella speranza d' avere, dunque, presto l' onore ed il piacere di riceverLa e di riverirLa, mi pregio di confermarmi

Della S. V. Ill.ma

Dev.mo
ANTONIO GÖEBEL

All' Illustrissimo Signore
Conte SORMANI MORETTI
Senatore del Regno e R. Prefetto
di TREVISO

A Sua Eccellenza
IL C. Avv. FRANCESCO TEDESCO
MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
ROMA

Treviso, il 17 agosto 1904

Eccellenza,

Grazie Le rendo per la cortese, lusinghiera, lettera 28 scorso giugno, con cui Ella volle riscontrare la mia del precedente giorno 15, alla quale mi fo ora un dovere di dare seguito colla presente, comunicando ulteriori notizie che interessare devono l' E. V., nonchè la Commissione per la Navigazione Interna ed in particolare il suo Comitato tecnico esecutivo presieduto dall' onorevole Romanin Jacur.

Alla lettera ch' io annunciava d' avere diretta a Dresda all' illustre comm.re ing.re Antonio Göebel, questi mi rispose col foglio 20 luglio u. s., di cui mi pregio trasmettere qui una traduzione dal tedesco.

In coerenza a quanto aveva dianzi dichiarato allo stesso ing. Göebel nonchè all' E. V., e per precisare e chiarire ogni cosa, evitare malintesi e rendermi, io medesimo, esatto conto dell' entità degli studi e del lavoro e progetti di quell' illustre e dotto personaggio, pensai di recarmi di persona a Dresda e, scambiati i due telegrammi, qua uniti in copia, e di più avuta la lettera di cui pure allego traduzione, partii il giorno 4 corrente direttamente per la capitale della Sassonia, dove, nei giorni 5, 6 e 7, m' abboccai col comm. Göebel sia al suo Ministero delle Finanze, sia nell' albergo dove io presi alloggio.

Meravigliai, invero, per l' ingente, minuzioso ed accurato lavoro che il comm. Göebel, spontaneo, intraprese e compì a studiare, calcolare e proporre la regolarizzazione del Po dalle sue foci insino a Torino, in raffronto a quanto fu fatto per l' Elba dalle sue scaturigini a Cuxhaven sul mare del Nord.

Sono 84 fogli di successivi dettagliati profili, con misure, calcoli, curve pel filone ove abbiasi a modificarlo o ad aumentarne la profondità, indicazioni di altezza delle sponde, etc. etc.,

corredati da un ammasso di pagine scritte in tedesco a carattere assai minuto, illustrato il tutto da apposita relazione irta d' altri numerosi, fittissimi computi.

Il superiore ingegnere capo, consigliere Göebel, che fu alla testa della navigazione dell' Elba e contribuì alla regolarizzazione di questo fiume il quale era, per navigarlo con piroscafi, in condizioni assai meno favorevoli che non oggi il Po, istituì quale base dei criteri suoi, uno speciale studio comparativo tra i sistemi naturali idraulici da cui si formano e con cui, pei molteplici rispettivi rami, si costituiscono e concentrano i tre fiumi: 1.° il Mississipì, nelle Americhe, dalle varie, remote sue origini fino al suo delta nel golfo del Messico; 2.° l' Elba, in Germania, dalle diverse sue scaturigini insino al mare del Nord; 3.° il nostro Po, dalle alpi e dagli apennini alle sei sue foci attive nell' Adriatico. E di tale confronto d' andamento dei detti tre fiumi, ho qui meco la carta in misura dell' 1 : 3.400.000.

Il comm. Goëbel disegnò, poi, accuratamente in linee e curve di rapporto, le une sovrapposte alle altre, i due corsi dell' Elba per 720 chilometri e del Po per chilometri 570, segnando i lavori compiuti nell' Elba per regolarizzare quel fiume e designando con linee, curve e calcoli o misure, passo a passo, i lavori che sarebbero da eseguirsi per sistemare analogamente il Po, rendendo questo una delle più importanti non solo, ma meglio sicure ed agevoli vie d' aqua d' Europa. Tale complessivo profilo longitudinale che, specialmente pel diligente raffronto coi lavori compiuti nell' Elba, ha grande valore per noi ed è, sto per dire, il sommario e l' indice dell' intero lavoro del Göebel riassumendone gli estremi, ho pure qua meco e, colla carta suindicata, li ottenni in consegna da Göebel anche per mostrarli, intanto, all' E. V. ed al ricordato Comitato.

Questo complessivo profilo longitudinale è diviso in due fogli. Il primo che, per l' Elba, scende da Melnick in Boemia e, traversata la Sassonia per Dresda, dopo 200 chilometri arriva a Schwarze Elster in Prussia, mentre il raffronto graduale col

Po, a causa del meno lungo percorso di questo fiume, limitasi necessariamente pei soli ultimi 50 di quei chilometri, cominciando dal torrentello Sangone, poco sopra, cioè, la Dora Riparia e giungendo alla Dora Baltea. Il secondo foglio incomincia rispettivamente dagli ora indicati punti e va, per l' Elba, a traverso il Wittemberg, il Dessaù, Magdeburgo, Sandan, Mühlenholz, Broda, Boitzenburg sino ad Amburgo, da dove, passata l' intestatura del nuovo canale: imperatore Guglielmo, raggiunge Cuxhaven; mentre che, pel Po, da poco sopra il ponte sospeso a Casale, raggiunto sotto Mezzanacorte lo sbocco del Ticino, dove comincia l' attuale anche ordinaria navigazione a vapore, va da uno all' altro dei più consueti e noti approdi insino a Cavanella di Po, donde poi raggiunge la foce padana di Porto Tolle.

Ma il grosso del lavoro, gli 84 singoli profili e calcoli di dettaglio e la relazione od illustrazione, il comm. Göebel, come appare già dalle di lui lettere, egli chiede di rivedere da sè, ripassare e ritoccare e promette farlo avere qui per la Pasqua ventura, atteso che, deciso di ritirarsi dai pubblici uffici, si propone di consacrare i giorni del prossimo inverno, primi del vagheggiato riposo, a verificare i propri antichi calcoli, dei quali egli non è ben sicuro, specie da che vennero, non ha guari, pubblicati in Germania, estremi, dati e misure circa il Po, i coni di dejezione ed i bacini di ricevimento dei vari fiumi, torrenti o corsi d' acqua fluentivi ed in relazione ai diversi livelli, sia in magra, sia in media, sia in piena, cui giunge l' aqua nel rispettivo percorso, dati, misure ed estremi che diversificano assai da quelli sui quali basato egli avea i suoi computi.

E però, io suggerirei che, qualora l' E. V. sapesse esistere presso codesto Ministero qualche pubblicazione o delle notizie sicure circa simili dati e li volesse fare raccogliere con qualche sollecitudine e comunicare al comm. Göebel, l' E. V. farebbe opera altrettanto cortese pel Göebel che giovevole all' istesso Ministero italiano e Comitato e Commissione per la Navigazione Interna, da che la non lieve fatica a cui, per compiacenza gentile e per riguardo a V. E. ed ai distinti suoi colleghi italiani,

il Göebel sta per sobbarcarsi, non andrebbe sciupata in calcoli fatti sopra basi errate.

Altrettanto dotto, quanto modesto e deferente all' Italia, vede l' E. V. come sempre nelle lettere sue egli s' esprime ed esita, anche lusingato dalla richiesta dei suoi studi, nel sottoporre questi all' apprezzamento degli idraulici italiani.

Di fronte alla squisita gentilezza del comm. Göebel, io pensai di offrirgli, intanto, in dono, per conto mio personale, una copia della pubblicazione mia sulla provincia di Verona, in cui parlo appunto di lui e della Navigazione fluviale nella valle padana e dei di lui lavori in proposito. Poi gli promisi, a nome dell' E. V., una copia della Relazione della disciolta Commissione presieduta dall' onorevole Romanin-Jacur e questa, non appena rientrato in Italia, pensai spedirgli da casa mia in Reggio nell' Emilia direttamente a Dresda, valendomi della copia offertami già dalla Commissione stessa e della quale, pertanto, pregherei l' E. V. volermi fare reintegrare.

Il comm. Göebel, discorrendo meco e confermando le lettere e scritti suoi, asserisce il Po di ben maggiore importanza commerciale per l' intera Europa e di manco difficile navigazione e regolarizzazione che non l' Elba ed il Reno.

Anima egli e consiglia gli italiani a valersene subito, largamente più ancora non lo si faccia, chè lo si può già, e solo vuolsi aumentare, senza indugi, il materiale di trasporto ed agevolarne, con opportuno e necessario regolamento, lo esercizio, ed osserva:

1.° che non è da spaventarsi della spesa preventiva eventualmente emergente per la regolarizzazione d' esso massimo fiume, poi che quella somma complessiva, per quanto elevata, dovendo necessariamente scindersi in rate per un periodo d' oltre a mezzo secolo, riesce non eccessiva sui singoli annuali bilanci, ancorchè a titolo straordinario e però accoppiata od in aggiunta a quella assegnata già, certo, ogni anno, per l'ordinaria manutenzione.

2.° che (indipendentemente da quanto spesero nelle rispet-

tive giurisdizioni territoriali l' Austria e gli altri minori Stati della Germania) il regno di Sassonia, più piccolo assai e con bilanci governativi assai meno larghi di quelli del regno d' Italia, spese per l' Elba diecine e diecine di milioni in conto e da parte propria e se ne trovò compensato da fervore di traffici, da ricchezze e prosperità sparse pel paese e da un considerevole minore costo di trasporto per merci e derrate;

3.° che, fatto ed accettato un piano regolare, e creata e tenuta una Direzione speciale per eseguirlo, affidare devesi interamente a questa di stabilire e coordinare i lavori, uniformarne e mantenerne saldo l' indirizzo, la distribuzione e la graduazione delle opere, sicchè, provvedendo di anno in anno a correggere i punti più ardui al navigare, trovisi così, per sè, ogni giorno più agevolata la navigazione;

4.° che, ricorrendo a draghe potenti ed agli odierni perfezionati meccanismi si possono conseguire risultati pronti e ragguardevoli ed a minore costo di quanto mai si creda;

5.° che, oltre alla grande utilità economica d' accordarsi per coordinare, nei minori torrenti, le opere silvane di rimboschimenti, rinsaldamenti e savio regime delle aque montane mediante le relative serre, briglie, sbarramenti, etc. etc., v' ha da badare assai agli studi e felici esperienze sul Rodano, sulla Mosa e per tutti i fiumi a fondo mobile, di Girardon, Seidel, Van der Sleyden e Costardijk e degli ingegneri i quali presero, con successo e grande economia, a sistemare i fiumi in magra per averne opportunamente regolate le aque in morbida ed altresì poi nelle ricorrenti piene normali nonchè, talvolta pure, nelle straordinarie se non nelle eccezionali;

6.° che la manutenzione ordinaria se diligentemente curata, con assiduo, costante, savio ed uniforme indirizzo, equivale nella sua efficacia ad opere straordinarie, prevenendo di queste l' eventuale necessità. E di ciò l' E. V. può essersi persuasa, anche in questi giorni, al pari del pubblico intelligente del Lombardo-Veneto e dell' Emilia, da poi che una manutenzione previdente ed assennata avrebbe: tenuti più ampi, negli ultimi anni, i nuovi

sostegni o conche costruite o rinnovate p. es. nei canali tra Venezia e Cavanella di Po, nè sarebbe leggermente passata oltre alle insufficienti misure d' altezza, etc. etc. del ponte proposto tra Corbola e Bottrighe nell'adriaco polesine rovigino, sbarrando la via ai piroscafi ne' momenti di piena, quando possono giovare anche a parare a maggiori guai, e meglio impiegherebbe le già troppo tenui somme assegnate a conservare i canali tutti di friulana, trevigiana e veneto-lombarda navigazione;

7.° che, ad opera avviata, nonchè compiuta, si riscontreranno immediati e considerevoli vantaggi sia pei rivieraschi e sponde loro rispettive, sia per le minori spese richieste dalle annuali alluvioni e conseguenti disastri, sia per notevoli economie sull' ordinaria manutenzione.

Del resto, il comm. Göebel notava meco che, dovunque in Europa, specialmente in Francia ed in Germania, le ferrovie hanno avuto, anzi che scapito, incremento di traffici, dallo avvivarsi e prosperare dei trasporti fluviali a vapore, verificandosi esatto in pratica quanto al proposito previdero e predissero il ministro Freycinet in Francia ed i ministri tedeschi in Germania patrocinando la creazione di nuove, nonchè il miglioramento delle antiche vie d' aqua.

Dell' E. V.

Devotissimo
LUIGI SORMANI MORETTI
SENATORE DEL REGNO

Il Ministro dei Lavori Pubblici
all' Onorevole Conte LUIGI SORMANI MORETTI
Senatore del Regno, Prefetto di Treviso

Roma, li 31 Agosto 1904

Onor. Sig. Senatore,

Le risponderò quanto prima in ordine alle interessanti proposte di cui nella sua gradita lettera 17 volgente mese. Mi affretto, intanto, a parteciparle che ho fatto spedire al suo indirizzo, costì, un esemplare della nota relazione della Commis-

sione per la Navigazione Interna, in sostituzione di quello che Ella possedeva, ma che inviò allo illustre ingegnere Göebel.

Con le espressioni di ogni maggiore stima e considerazione mi confermo

Suo
F. TEDESCO

Il Ministro dei Lavori Pubblici
all' Onorevole Conte LUIGI SORMANI MORETTI
Senatore del Regno, Prefetto di Treviso

Roma, li 30 Ottobre 1904

Onor. Sig. Senatore,

Comunicai, come Le scrissi, i pregievoli elementi da Lei cortesemente favoriti al Presidente del Comitato Tecnico Esecutivo per la Navigazione Interna, onorevole Romanin Jacur, che molto li ha apprezzati e graditi e se ne è mostrato riconoscente.

I consigli ed i suggerimenti che, con tanta competenza, Ella ha manifestati, saranno tenuti nel maggior conto dalla Commissione per la Navigazione ed a suo tempo, anche dal Governo.

Graditissima è pure riuscita la sua offerta di comunicare al Comitato Tecnico suddetto i disegni e le carte da Lei portati da Dresda, e Le sarò riconoscente se vorrà attuarla promettendone, anche in nome del Comitato stesso, la restituzione.

Spiacemi di non potere soddisfare del tutto al desiderio che, per mezzo della S. V. On.ª ha espresso il comm. ing. Göebel, giacchè non tutti gli elementi da lui richiesti per compiere lo studio sulla regolarizzazione del Po, si hanno pronti. Soltanto posso inviarle due pubblicazioni eseguite dalla Commissione tecnico-scientifica istituita nel 1873 per studi sul Po, e cioè: livellazione

del Po da Moncalieri al mare, Firenze 1887 e la relazione provvisoria del senatore Brioschi sulle misure delle portate del Po; testo e tavole. Tale invio Le viene fatto con piego a parte.

Gradisca, onorevole Senatore, la conferma della mia più alta stima e mi creda

Suo
F. TEDESCO

Sehr Hochwohlgeboren
der Herr Oberbaurat ANTON GÖEBEL
RITTER HÖHERS ORDENS
14 - I.° Antonstrasse Neustadt DRESDEN
SACHSEN

Treviso, 30 Novembre 1904

Ill. Signore,

Ebbi testè per la S. V. Ill.ma da S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, alcune pubblicazioni concernenti la regolamentazione del Po. M' affretto trasmettergliele, a mezzo postale in pacco a parte raccomandato, nella fiducia che tali elementi possano riuscirle giovevoli per gli studi che, con riconosciuta competenza e provata scienza, ella va compiendo. Nel ricordarmi, in quest' occasione, alla di lei buona memoria, la prego d' aggradire la nuova espressione della mia più alta considerazione.

Il dev. obb. suo
LUIGI SORMANI MORETTI

Il nobile Ing. SEVERINO dei baroni CASANA
Senatore del Regno, Pres. della Commissione per lo studio della Navigazione interna del Regno

Roma, li 6 Dicembre 1904

Al Conte SORMANI MORETTI
SENATORE DEL REGNO
ROMA

Egregio Collega,

Già sapeva dell' opera attiva ed illuminata della S. V. a favore del risveglio della navigazione del Po, ma certamente la lettura dell' incarto ch' Ella si compiacque comunicarmi accrebbe la mia ammirazione per quanto Ella fece e per quanto tutt' ora fa per propugnare tutto ciò che a far prosperare quella navigazione può giovare.

Le sarò vivamente grato se vorrà farmi il favore di continuare a mettermi d' ogni nuovo fatto al corrente.

Con stima

SEVERINO CASANA

Al conte senatore SORMANI MORETTI
R. Prefetto di TREVISO

Dresda, 7 Dicembre 1904

(traduzione dal tedesco)

Illustrissimo Sig. Conte,

Mi onoro di informarla che la pregiata sua lettera del 1 dicembre, con cui mi accompagnava le pregievoli pubblicazioni del Ministero, m' è giunta regolarmente.

Già prima accusai ricevuta di analogo invio della Relazione della Commissione Ministeriale per lo studio della Navigazione interna nella valle del Po, inviatami, molto gentilmente, coll' istesso mezzo, alcuni mesi or sono.

Gli importanti cambiamenti concernenti la mia persona, che si verificheranno col compiersi dell' anno, mi fanno sperare

di potermi dedicare tosto agli studi speciali di cui m' ha incaricato S. Ecc. con grande bontà e deferenza, dacchè potrò allora avere disponibile il tempo necessario.

Non senza gran fatica potei ottenere la dispensa dal servizio dello Stato, cioè il mio collocamento a riposo per la fine dell' anno.

Oggi appena ebbi partecipazione dal Ministero che S. M. il Re ha accolto la mia domanda concedendomi il titolo ed il grado di Consigliere intimo.

Per ora e fino alla fine dell' anno, sono completamente occupato nel disbrigo dei miei affari privati, tosto poi mi dedicherò allo studio delle anzidette pubblicazioni ed alla loro traduzione nella di lei bella lingua. Prego di scusarmi che ciò non abbia potuto fare prima d' oggi, mancandomene il tempo.

Voglia, illustrissimo sig. Conte, aggradire la assicurazione della mia maggiore deferenza e stima con cui ho l' onore di segnarmi

Dev.mo
ANTONIO GÖEBEL

Sehr Hochwohlgeboren
der Herr Oberbaùrat ANTON GÖEBEL
RITTER HÖHERS ORDENS
14 - Iº Antonstrasse Neustadt DRESDEN
SACHSEN

Treviso, il 3 Luglio 1905

Illustrissimo Signore,

Sarebbe indiscretezza la mia chiedere novelle di V. S. I., di sua salute e del lavoro di revisione da Lei gentilmente intrapreso sugli studi suoi pregievolissimi per la regolarizzazione del Po in confronto a quelli da Lei stessa compiuti sull' Elba?

Il nuovo Ministro dei Lavori Pubblici me ne richiese sicchè alla S. V. I. oso dirigerne domanda.

Commissioni Ministeriali occupansi dell' argomento e se ne occupa un Comitato interprovinciale padano.

Nell' anno avremo, anzi, a Milano un Congresso internazionale per la Navigazione interna. Può Ella intervenirvi?

Scusi tante domande e gradisca la nuova espressione della mia più distinta considerazione e grato animo con cui, ricordandomi e salutando il signor Bacilieri se ancora è costì, le mi dichiaro della S. V. Ill.ma

Devotissimo
LUIGI SORMANI MORETTI

Al conte senatore SORMANI MORETTI
R. Prefetto
di TREVISO

Dresda, il 5 Luglio 1905

Ill.mo Sig. Conte,

Ho l' onore d' informarla che non sono stato capace di finire e di dare l' ultima mano allo studio della sistemazione del Po, promesso alla S. V., perchè ho male agli occhi già da qualche tempo.

Il termine fissato in primo luogo — Pasqua 1905 — non potei mantenerlo, perchè fui occupato pel mio Governo durante tutti i due mesi di gennaio e di febbraio.

Sebbene il lavoro abbia fatto molti progressi, non posso, al momento, dire quando potrò mandarglielo. Ciò dipende soltanto dalla mia salute.

Adesso sarà poi da decidere se il lavoro debba tradursi in italiano qui a Dresda o costà in Italia. Il manoscritto è molto voluminoso e la mia calligrafia non è facilmente leggibile.

Nel ricordarmi, in questa occasione, alla di Lei buona memoria, La prego di aggradire la nuova espressione della mia più alta considerazione.

Dev.mo obb.mo suo
ANTONIO GÖEBEL
GEHEIMRAT

Sehr Hochwohlgeboren
der Herr Geheimebaürat ANTON GÖBEL
RITTER HÖHERS ORDENS
14 - Io Antonstrasse Neustadt DRESDEN
SACHSEN

Treviso, li 14 Agosto 1905

Ill. Consigliere Intimo Comm. Ant. Göebel,

Io spero vivamente e di cuore che la S. V. I. siasi rimessa dal male agli occhi che la incomodava e ritardava i suoi lavori, e che, pertanto, anche il di Lei voluminoso e per l' Italia interessantissimo studio sulla regolamentazione del Po, abbia progredito in quest' ultima revisione cui Ella stessa erasi accinta.

Sono io però tuttora in debito di porgerle infinite grazie per la preziosa, immediata risposta che V. S. I. volle dare il 5 luglio scorso alla mia del 3 stesso mese.

Ma le vicende e crisi nostre ministeriali, nonchè le eccezionali occupazioni di S. E. il nuovo Ministro dei Lavori Pubblici per assumere in esercizio di Stato le ferrovie, mi tolsero l' opportunità di conferire seco lui di proposito intorno all' importantissimo lavoro di V. S. I.

Ora, mentre lusingomi potere a giorni incontrarmi qua presso con S. E. Ferraris, rompo verso la S. V. I. ogni indugio essendo prossimo quel X. Congresso Internazionale di Navigazione che si terrà in Milano dal 24 al 30 Settembre p. v. e di cui Le invio, ad ogni miglior fine in sua norma, sotto fascia per la posta, oggi medesimo, programmi e notizie.

Interesserebbemi sapere se la S. V. I. pensa di intervenire a quel Congresso o personalmente come aderente privato o quale Membro che già fosse dell' Associazione Internazionale di Bruxelles od in rappresentanza d' alcuna Società di Navigazione costì o, meglio, di codesto regio Governo.

Se la S. V. I. venisse per qualsiasi titolo, in persona, riuscirebbe graditissima ed il lavoro suo potrebbe essere presentato a S. E. il nostro Ministro ed all' apposita Commissione per lo studio della Navigazione interna in tutta Italia, che, certo, si

darebbero premura poi di farlo tradurre in italiano combinando tutto ciò colla S. V. I. Intanto, è da avvertire che, per quanto fosse da darne visione complessiva al Congresso, questo, essendo internazionale, ha pure la lingua tedesca siccome lingua sua ufficiale.

Dello intervento di V. S. I., tanto più se in rappresentanza della Sassonia di cui Ella resse sino a testè le opere idrauliche e compì già la regolamentazione dell' Elba assicurandone la navigazione, io sarei, poi, personalmente lietissimo, sia pel plauso che la medesima S. V. I. meritamente riscuoterebbe dai compatriotti miei, riconoscenti per tanto considerevole studio e diligente opera spontaneamente intrapresa, sia pei consigli che, coll'autorità dell'esperienza e dell'elevata posizione tecnica ed amministrativa tenuta dalla S. V., possono riuscire utili alla mia patria.

Voglia essere pur questa volta cortese d' un sollecito riscontro anche a rimediare all' involontario ritardo mio, e gradisca la nuova espressione della più alta considerazione con cui Le mi confermo.

Della S. V. Ill.ma

Dev.mo Obb.mo
LUIGI SORMANI MORETTI

Al conte senatore SORMANI MORETTI
R. Prefetto
di TREVISO

Dresda, 27 Agosto 1905

(traduzione dal tedesco)

Ill.mo Sig. Conte,

Mi onoro d'accusare ricevuta a V. S. del pregiato suo foglio 14 corrente. La ringrazio delle gentili comunicazioni e dell' interessamento che Ella prende per la mia salute, la quale non si trova ancora in favorevoli condizioni. Le sofferenze agli occhi continuano a tormentarmi e spesso mi rendono impossibile il lavoro.

Anzitutto devo scusarmi di non avere prontamente risposto. Ma il di Lei pregiato scritto m' è pervenuto soltanto al mio ritorno da una gita di piacere. Prego, inoltre, di perdonare se mando la risposta in tedesco e con la mia poco decifrabile calligrafia. Ma mia figlia, segretaria per l' italiano, non trovasi nell'attuale momento a Dresda e perciò m' è necessità contare unicamente sulle mie proprie forze.

Alle richieste della S. V. devo, prima d' altro, replicare: 1.° che non mi propongo d' intervenire al Congresso per la Navigazione in Milano, perchè, dopo la mia uscita dal servizio dello Stato, non potrei prendervi parte che in forma privata, attesochè in Germania, specialmente in Sassonia, non è consuetudine che impiegati dello Stato pensionati, abbiano ulteriori incarichi ufficiali. Di fatto, ora io non ho più carica governativa ed agisco per conto mio personale. 2.° Ad onta della sospensione nei miei lavori e studi, durata vari mesi, confido di poterli condurre a termine per la fine del venturo mese di settembre, almeno nella parte essenziale, cioè a dire, nell' avere pronti completamente i manoscritti.

Nell' ultima mia aveva già pregata la S. V. di decidere in qual modo dovrei procedere per le copie e per la traduzione dei miei lavori.

La di lei proposta però non è per me effettuabile. Giusta l'avviso di V. S., io avrei da consegnare i miei lavori alla Commissione italiana, la quale dovrebbe incaricarsi della versione. A me ciò non pare realizzabile, fino a che non esista una copia dei miei manoscritti, chiara e leggibile.

Come si può dedurre da questo scritto di mia propria mano e dalle quattro facciate che Le trasmetto qui accluse, la mia calligrafia si decifra difficilmente. Ora, una traduzione diretta conterrebbe di certo molti errori, i quali danneggierebbero il senso e lo intento dei miei studi, mentre io ne rimarrei pur sempre responsabile. Dovrei, quindi, in ogni caso, riservarmi la revisione della traduzione. L' altro e precipuo motivo per cui io non potrei accogliere la proposta di V. S. sta in che

non vorrei staccarmi dal mio manoscritto originale, bensì acconsentendo sempre di porne una copia a disposizione del Governo italiano.

Io credo che per le mie vedute personali, non conformi a quelle di altri, intorno alla questione in genere del Po, posso avere da affrontare parecchie opposizioni ed attacchi. Nella prospettiva di eventuali polemiche, devo serbare dunque presso di me « unica mia arma » il manoscritto mio con le relative dimostrazioni. Ed io non posseggo che quest' uno, avendolo redatto senza minuta.

Le propongo quindi, nuovamente, di far eseguire qui in Dresda almeno una copia dei miei lavori e studi che sono di gran mole, come pure le copie dei numerosi disegni, schizzi e diagrammi, che eseguii a schiarimento e dimostrazione del mio progetto. Codesta copia, che renderebbe meglio agevole anche la traduzione, io la consegnerei a V. S., e dopo e sopra di essa potrebbe effettuarsi la versione in lingua italiana.

Ella potrà allora giudicare se i miei lavori possono avere un valore reale per l' Italia e se da essi si possa trarne profitto. Mi lusingo, in base ai precedenti miei scritti, di poterlo attribuire tale valore al mio lavoro.

. . . . . .

Il manoscritto comprende ottanta fogli e sessanta altri fogli sono pieni di conteggi allegati, oltre a tavole, prospetti, etc. Calcolo che la copia del manoscritto possa risultare il doppio e quella degli allegati il quadruplo, di guisa che la bella copia occuperà di certo « quattrocento » fogli.

. . . . . .

Si dovrebbe, dunque, trasmettere a V. S. la bella copia di mano in mano che un certo numero di fogli fosse riempito, affinchè ne venisse contemporaneamente fatta la traduzione. Resto, pertanto, nel parere essere meglio che anche la traduzione si faccia qui a Dresda. In tal modo, si eviterebbero sbagli ed inesattezze. Non potrei precisare l'ammontare del compenso per codesta versione. Il sig. Bacillieri, in seguito a precedente do-

manda, si dichiarò pronto ad eseguirla; ma, in allora, io non ero in grado e possibilità di calcolare la mole dell' intero elaborato. Nè più ne tenni parola, essendo in attesa della decisione di V. S.

Mantengo però l' avviso che la traduzione si possa effettuare con migliore risultato solo qui sotto la mia direzione. Sarei così sempre in grado di potere fornire schiarimenti, rispondere a domande e correggere le inesattezze. Soltanto in questo modo il mio lavoro parmi possa venirle presentato in forma perfetta. Nell' interesse della cosa e per la importanza della medesima, sarebbe desiderabile che Ella accogliesse le mie proposte e in tal senso deliberasse. In ogni caso, è indispensabile che la messa in netto e la copia dei disegni si compiano esclusivamente sotto la mia sorveglianza.

Aspetto una sollecita risposta di V. S.

Frattanto, ho l' onore di esprimerle nuovamente i sensi della più distinta considerazione e stima, come pure di offrirle i miei migliori complimenti dichiarandomi

Di V. S.

Dev.mo
A. GÖEBEL
Consigliere Intimo

Con allegati quì due fogli, ossia, 4 pagine del mio manoscritto.

Al conte senatore SORMANI MORETTI
R. Prefetto
di TREVISO

Dresda, 1 Settembre 1905

(traduzione dal tedesco)

Ill.mo Sig. Conte,

Con riferimento alle mie rispettose comunicazioni del 27 agosto u. s., mi onoro proporre a V. S. di estrarre dal mio voluminoso lavoro soltanto quelle parti che possono avere un valore pratico, e di omettere tutte le considerazioni e ricerche

teoriche, che si trovano specialmente contenute nei calcoli allegati. Io spero in tal modo ridurre di molto anche le spese di copiatura e di traduzione.

. . . . . .

Ritengo che Ella approverà questa proposta e ne attendo pronta ed adesiva risposta.

Con l' assicurazione della massima considerazione, ho l' onore di protestarmele

Dev. obb.
A. GÖEBEL
Cons. Intimo pei LL. PP., a riposo

TELEGRAMMA I.°

(traduzione dal tedesco)

Treviso, 5 Settembre 1905

Consigliere Intimo Göebel,
14 - Antonstrasse
DRESDA

Vivissime grazie per deferenti lettere. Solo dopo avere conferito col Ministro potrò rispondere. Parto quindi posdomani per Roma da dove telegraferò decisione.

SORMANI MORETTI

TELEGRAMMA II.°

Consigliere Intimo ANTONIO GÖEBEL
DRESDA

Roma, 8 Settembre 1905, sera

(traduzione dal tedesco)

L' attuale Ministro dei Lavori Pubblici desidera differire alcun poco sue decisioni circa la traduzione del suo manoscritto poichè stasera deve partire per la Calabria a visitarvi i paesi

danneggiati dal terremoto. Al Congresso di Milano riparlerò in proposito col Ministro. Intanto, compia Ella il suo lavoro, il quale annunzierò io al Congresso.

Scriverolle lunedì da Treviso.

SORMANI MORETTI

Il Conte LUIGI SORMANI MORETTI
al Consigliere Intimo ANTONIO GÖEBEL
DRESDA

Treviso, 11 Settembre lunedì sera

Confermo il mio telegramma da Roma. S. E. l'attuale Ministro dei Lavori Pubblici non s'era peranco reso ben conto dell'importanza e della mole del di Lei lavoro sulla sistemazione del Po, di cui non avea potuto avere da me che un cenno fugace, mentre egli era occupatissimo, come io Le accennava in altra mia, fra gravissime questioni e specialmente fra quelle dell'esercizio di Stato delle ferrovie e del riscatto di queste da Società private.

Egli, venerdì scorso, pressato dall'annunzio del terremoto Calabro, non volle decidere sui due piedi per la copia intera o, siccome la S. V. propone nell'ultima sua, per soli estratti del di lei voluminoso lavoro.

Certo S. E. comprende come il manoscritto originale deve rimanere nelle di Lei mani, e pure conviene che la traduzione in italiano meglio sarà venga fatta sotto la di Lei vigilanza e direzione.

M'incarica egli, quindi, d'assicurare la S. V. I. del suo proposito d'agevolare, per quanto gli sarà possibile, la traduzione del di Lei lavoro affinchè si possa trarne vantaggio per risolvere il problema della ognora più facile navigazione a vapore sul Po.

Ma, riflettendo altresì che, in ogni modo, pel 24 corrente, non è più materialmente possibile d'avere a Milano per presentarla al Congresso quell'opera, si pensò che io l'avrei annunciata, come già disposi, con apposita pubblicazione, e là si sa-

rebbe, con agio, avvisato e stabilito al se ed al come farne fare la copia intera e la traduzione, oppure pregare Lei di lasciare le considerazioni e ricerche teoriche e i calcoli, per trarne unicamente quegli estratti che possono avere un valore pratico.

Mi riservo mandarle da Milano la mia breve pubblicazione, omai già pronta, riferendole poi quanto S. E. il Ministro m' incaricherà scriverle, e, nel frattempo, mi raffermo colla più alta considerazione e grato animo

Dev.mo Suo

LUIGI SORMANI MORETTI

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15777
BIBLIOTECA
115953

TREVISO
Ditta LUIGI ZOPPELLI
LIBRERIA - TIPOGRAFIA EDITRICE
1905